

改正踏切道改良促進法について

地方踏切道改良協議会

踏切道の改良後の評価制度

緊急に対策の検討が必要な踏切(カルテ踏切)と改良すべき踏切道の指定
第4種踏切

令和4年9月16日

奈良県踏切道改良協議会合同会議

法改正に伴う踏切対策のPDCAサイクルの充実について

法以外のスキーム

法スキーム

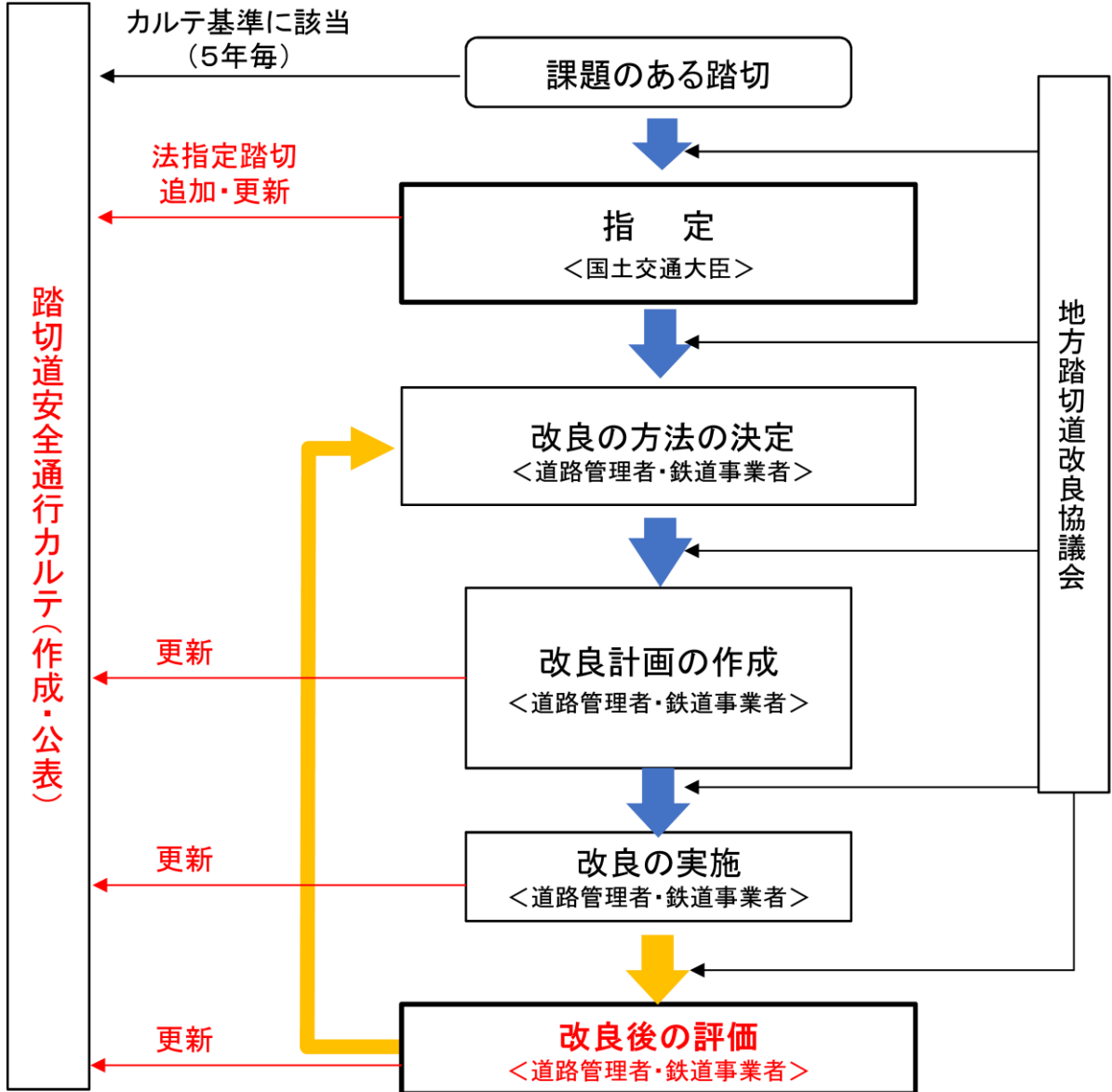
法 指 定 基 準

カルテ基準
(5年毎の踏切道実態調査に基づき該当を確認)

- 開かずの踏切
- 自動車ボトルネック踏切
- 歩行者ボトルネック踏切
- 歩道が狭隘な踏切
- 通学路要対策踏切
- 事故多発踏切
- 新設 ○移動等円滑化要対策踏切

- 地域課題踏切

- 高齢者等対策踏切
- 遮断機が未設置
- 支障報知装置が未設置

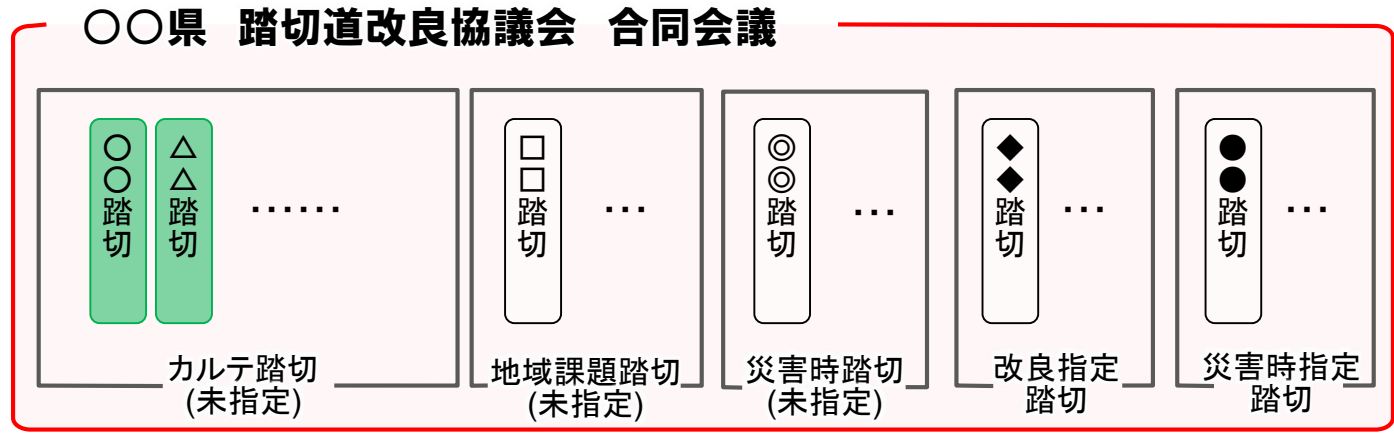


地方踏切道改良協議会

踏切道改良協議会の今後の体制

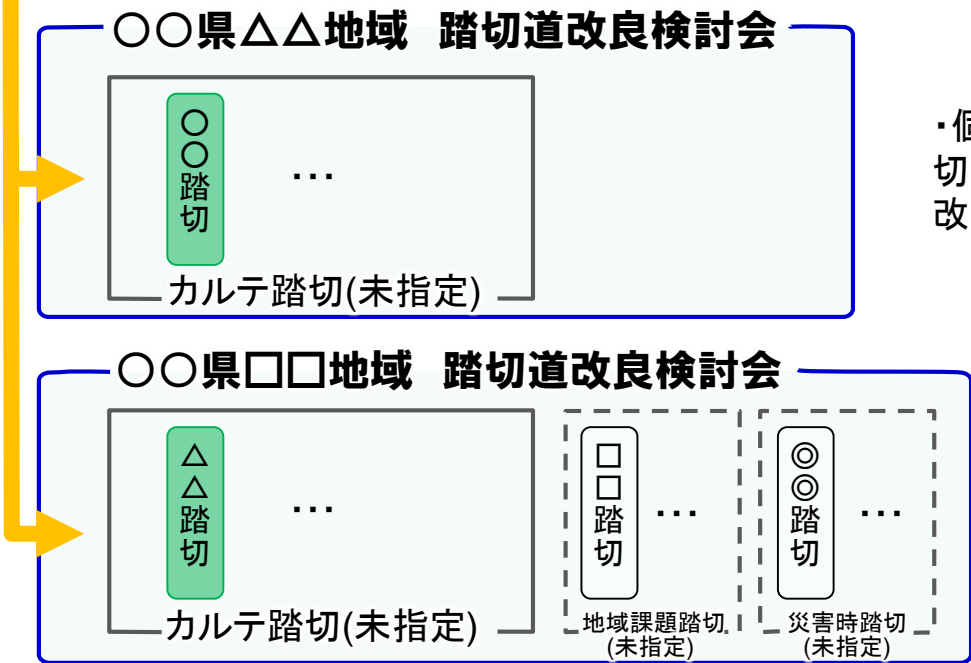
合同会議

- (趣旨)
- ・未指定のカルテ踏切や地域課題踏切の法指定に向けた進捗管理
 - ・法指定後の改良計画の作成及び実施、災害時管理方法の作成に関し必要な協議
 - ・評価に当たっての意見聴取
 - ・踏切に係る情報提供 など



改良検討会

- (趣旨)
- ・未指定のカルテ踏切の法指定に向けた具体的検討 など

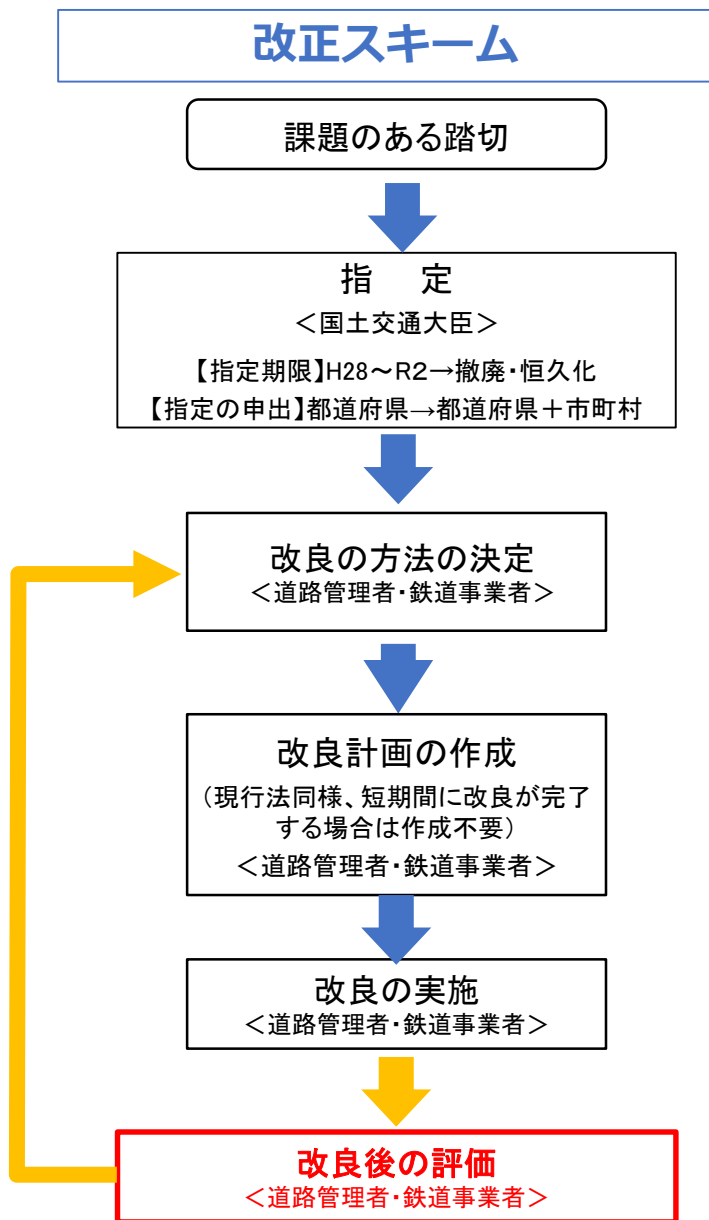


・個別協議を要する指定踏切道は、適宜、地方踏切道改良協議会で議論可能

※地域課題踏切(未指定)及び災害時踏切(未指定)についても地域の意見を踏まえ、改良検討会で議論可能

踏切道の改良後の評価制度

踏切道改良後の評価方法に関する概要



<改良後の評価方法のイメージ>

①状況等の把握

・改良内容の確認

・周辺地域状況

・道路交通量の変化
・踏切の遮断時間の変化
・事故の発生状況
・踏切の通行状況 等

※改良の種類に応じて、把握する項目を選択

②効果検証

・指定基準に該当しなくなったか、あるいは、事故の防止や交通の円滑化に著しく効果があった等を効果検証する

踏切道の改良後の評価制度の創設

課題のある踏切道



指 定
＜国土交通大臣＞



改良計画の作成・提出
(短期間に改良が完了する場合は作成不要)
＜道路管理者・鉄道事業者＞



改良の実施
＜道路管理者・鉄道事業者＞



改良後の評価
＜道路管理者・鉄道事業者＞



評価の届出
＜道路管理者・鉄道事業者＞

【改良後の評価】

(法第12条第1項、施行規則第12条第1項参照)

- ・改良の完了後、自ら評価を遅滞なく実施すること。
- ・評価は改良後の踏切道における交通量、踏切事故の発生状況その他の安全かつ円滑な交通の確保に関する状況の調査及び分析を行うとともに、指定に係る基準に該当するかどうかを明らかにすること。

【評価の届出】

(法第12条第2項、施行規則第12条第2項参照)

- ・次に掲げる事項を記載の上、評価の結果を国土交通大臣に提出すること。
 - ① 踏切道の名称
 - ② 踏切道の位置並びに鉄道の線区名及び道路の路線名
 - ③ 改良の方法(当該踏切道の改良と一体となってその効果を十分に発揮させるための事業を含む)
 - ④ 改良を実施した期間
 - ⑤ 安全かつ円滑な交通の確保に関する状況の評価の結果
 - ⑥ 安全かつ円滑な交通の確保に関する状況に重大な関係を有する事項がある場合には、その事項

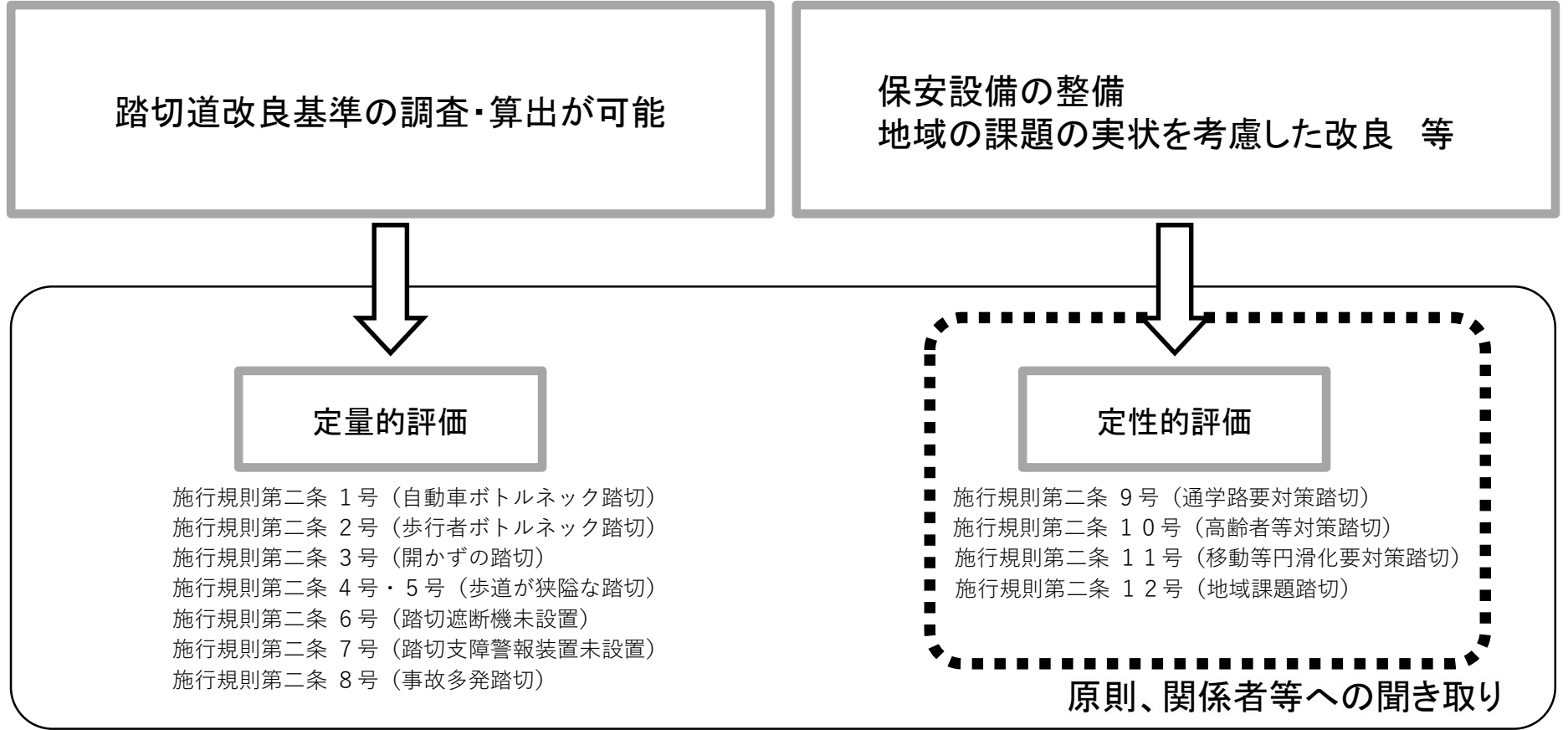
勧告

(法17条第3項抜粋)

・完了後もなお指定に係る基準に該当する踏切道について、安全かつ円滑な交通の確保を図ることが特に必要であると認めるとき

踏切道の改良後の評価手法

- 改良後1年以内(適正に評価することが困難な場合を除く)
- 事故多発踏切は、改良後概ね1年以内に暫定的な評価のうえ、改良後5年間の調査により再評価



踏切道改良基準の調査・算出が可能

保安設備の整備
地域の課題の実状を考慮した改良 等

定量的評価

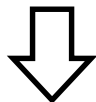
- 施行規則第二条 1号 (自動車ボトルネック踏切)
- 施行規則第二条 2号 (歩行者ボトルネック踏切)
- 施行規則第二条 3号 (開かずの踏切)
- 施行規則第二条 4号・5号 (歩道が狭隘な踏切)
- 施行規則第二条 6号 (踏切遮断機未設置)
- 施行規則第二条 7号 (踏切支障警報装置未設置)
- 施行規則第二条 8号 (事故多発踏切)

定性的評価

- 施行規則第二条 9号 (通学路要対策踏切)
- 施行規則第二条 10号 (高齢者等対策踏切)
- 施行規則第二条 11号 (移動等円滑化要対策踏切)
- 施行規則第二条 12号 (地域課題踏切)

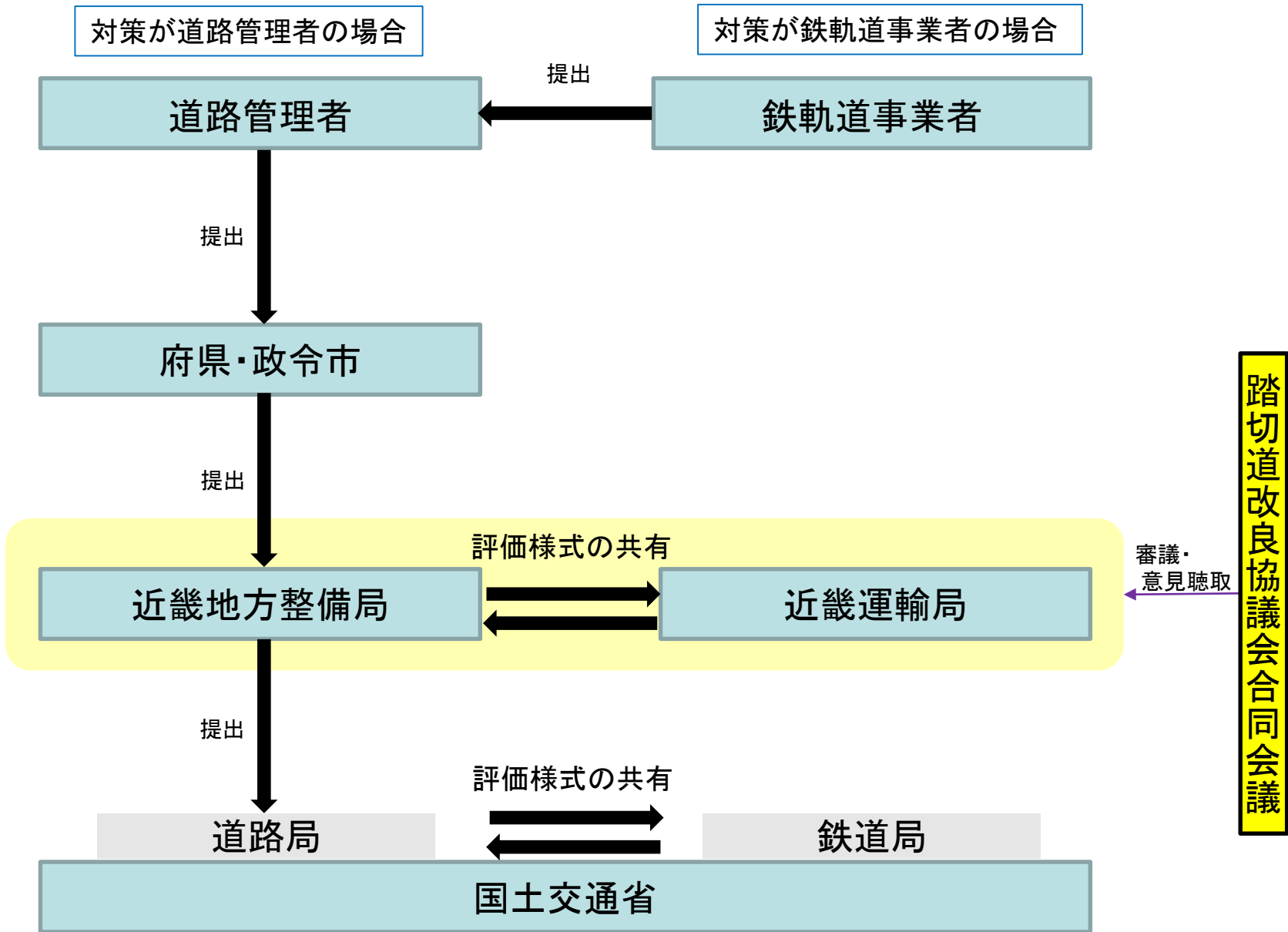
原則、関係者等への聞き取り

評価結果様式に取りまとめ



特定指定要因基準の改善度について評価

評価様式の確認・提出ルート



**緊急に対策の検討が必要な踏切（カルテ踏切）
改良すべき踏切道の指定**

踏切道安全通行カルテの更新（R3.10.15プレス資料抜粋）

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

Press Release

令和3年10月15日
道路局路政課
鉄道局施設課
都市局街路交通施設課

踏切対策のPDCAサイクルの充実を図り、「見える化」を進めます。

～開かずの踏切などの緊急に対策の検討が必要な踏切のカルテを見直し、対策の進捗状況を公表します～

本年4月に施行された改正踏切道改良促進法において創設された、改良後の踏切道に対する評価の実施により踏切対策のPDCAサイクルを強化したところ
です。これまでの対策の実施や踏切の交通量の変化等により課題が解消された
一方、バリアフリー化の必要性が高い踏切を新たな課題として追加するなどの
結果、緊急に対策の検討が必要な踏切は1,336箇所となり、今般、対策状況等
をまとめた「踏切道安全通行カルテ」を公表しました。今後、1年に1度、評
価結果等を踏まえてカルテを更新し、踏切対策の「見える化」を進めます。

- 国土交通省では、平成28年6月に開かずの踏切などの緊急に対策の検討
が必要な踏切（カルテ踏切）1,479箇所について、踏切の諸元、交通量、事
故発生状況、対策状況等を鉄道事業者と道路管理者が連携してとりまとめた
「踏切道安全通行カルテ」として公表し、対策を講じてきました。
- 対策の実施や踏切における交通量、遮断時間、事故の減少により課題が解
消された箇所がある一方、鉄道とバリアフリー法に基づく特定道路とが交差
している場合における移動等円滑化の促進の必要性が特に高い踏切を新たに
追加するなどの結果、カルテ踏切は1,336箇所となり、今般、対策状況等を
まとめた「踏切道安全通行カルテ」を更新しました。

H28.6公表	1,479箇所
・ 解消	-426箇所
┌ うち、対策完了	-223箇所
└ 交通量の変化等	-203箇所
・ 新規追加	+283箇所
今回公表	1,336箇所

- 今後、国土交通省としては、改正踏切道改良促進法で新たに創設された、
改良後の踏切道に対する評価の結果等を反映した「踏切道安全通行カルテ」
を1年に1度更新し、対策の進捗状況や取組の成果を「見える化」すること
で、更なる踏切対策の促進を図ってまいります。

別添資料

○踏切対策のPDCAサイクルの強化（別添1）

○緊急に対策の検討が必要な踏切（カルテ踏切）（別添2）

	: 1, 336箇所（重複除く）
開かずの踏切	: 539箇所
自動車ボトルネック踏切	: 289箇所
歩行者ボトルネック踏切	: 527箇所
歩道が狭隘な踏切	: 99箇所
通学路要対策踏切	: 96箇所
事故多発踏切	: 81箇所
移動等円滑化要対策踏切	: 170箇所

（※上記箇所は重複あり）

○都道府県別箇所数（別添3）

○踏切道安全通行カルテ作成例（別添4）

○用語の定義（別添5）

※カルテ踏切の一覧や個別の「踏切道安全通行カルテ」は以下の各地方整備局
等のホームページをご覧ください。

個別の踏切道安全通行カルテに関する問い合わせ先

<北海道>

カルテ掲載HP

https://www.hkd.mlit.go.jp/ky/kn/tihou_seibi/ud49g7000002k0u.html

○全般、道路に関するもの

北海道開発局 建設部 地方整備課 電話（代表）011-709-2311

○鉄道に関するもの

北海道運輸局 鉄道部 技術・防災課 電話（直通）011-290-2733

<東北>（青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県）

カルテ掲載HP

http://www.thr.mlit.go.jp/road/fumikirianzen_new/kakutiseifumikiriTOP.html

○全般、道路に関するもの

東北地方整備局 道路部 地域道路課 電話（直通）022-225-2031

○鉄道に関するもの

東北運輸局 鉄道部 技術・防災課 電話（直通）022-791-7528

踏切道安全通行カルテの更新(イメージ)

【 現 況 】

【 更 新 】

踏切安全通行カルテ

よみがな	まるまるふみきり				道路名	県道〇〇線			
踏切道名	〇〇踏切				(道路管理者名)	〇〇県			
所在地	〇〇県〇〇市〇〇町〇〇丁目〇〇-〇				(鉄道路線名)	〇〇線			
					(鉄道事業者名)	〇〇鉄道			
地図 (広域及び狭域)					写真 (現況及び対策後)				
踏元・構造等	踏切種別	第1種	幅員(m)	歩道部(起点寄)	車道	歩道部(終点寄)	交通規制 (事前進入動線標等)	交通規制なし その他	
	踏切長(m)	10.0	左道路	1.0	6.2	0.0	歩道区分割方法	なし	
	幅断本数(本)	1	右道路	1.0	6.2	1.0	歩道のみ幅幅の場合 幅幅指針の該当	歩道・車道と兼する区 間の場合	
	交差角(度)	60	近道路(歩行者)	-	-	-	近道路(自動車)	種類	距離(m)
道路 線形	左道路	曲線	直線の円化距離	距離(m)	円化状況	通学路指定状況			
	右道路	曲線	距離(m)	円化状況					
緊急対策踏切の 区分及び 基準算定データ	開かずの踏切	-	ピーク時遮断時間(分)			通学路要対策踏切			
	自動車1台1台踏切	〇	踏切自動車交通遮断量(台・時)			事故多発踏切			
	歩行者1台1台踏切	-	60,000			-			
	歩道狭路踏切	-	踏切歩行者等交通遮断量(人・時)			踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量の和			
踏切内の事故 発生状況 (過去5年)	事故別	件数	死者数	事故発生年・事故原因	地域・利用者からの要望等				
	踏切事故	0	0	-	-				
踏切保安設備 設置状況	賢い踏切	踏切支援 感知装置 (手動)			高規格保安設備			計画種別	
	設置 の必要性	有無	設置 年度	設置 年度	線形 感知装置	E-PC 感知装置	大型遮断 型警報装置	二段型 遮断装置	法指定 の状況
対策実施状況 (H17年度以降)	当該踏切を廃止する対策				H17年度以降に実施した全ての対策と今後実施予定の対策 [※]				
	-	-	廃止 年度	-	-	-	-	-	完了 年度
今後の対策方針 対策推進上の課題	道路管理者で踏切廃止の可否について検討中 平交交差で整備した場合は、踏切前後の線形が曲線であるため対策が必要								
備考 (協議状況等)	H26.2 道路管理者と鉄道管理者にて協議を開始 H27.4 継続協議中								

踏切安全通行カルテ																																																									
よみがな	〇〇		所在地	〇〇		更新日	2022年●月●日																																																		
踏切道名	〇〇		道路名	〇〇線		道路管理者名	〇〇市																																																		
			鉄道路線名	〇〇線		鉄道事業者名	〇〇鉄道																																																		
位置図・現況写真					踏元・構造等 (R元年データ)																																																				
					<table border="1"> <tr> <th>踏切種別</th> <th>第1種</th> <th>位置</th> <th>歩道部(起点寄)</th> <th>車道</th> <th>歩道部(終点寄)</th> </tr> <tr> <td>踏切長(m)</td> <td>27</td> <td>左道路</td> <td>2.5</td> <td>6.0</td> <td>2.5</td> </tr> <tr> <td>幅断本数(本)</td> <td>5</td> <td>踏切道</td> <td>0.0</td> <td>10.8</td> <td>0.0</td> </tr> <tr> <td>交差角(度)</td> <td>78</td> <td>右道路</td> <td>2.5</td> <td>6.0</td> <td>2.5</td> </tr> <tr> <td>道路線形</td> <td>左道路 直線</td> <td>種類</td> <td>有無等</td> <td colspan="2">距離(m)</td> </tr> <tr> <td>交通規制</td> <td>交通規制なし</td> <td>歩行者</td> <td>両方共なし</td> <td colspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>事前進入防護標等</td> <td>設置していない</td> <td>B'リ化</td> <td>両方共なし (200m以内)</td> <td colspan="2">-</td> </tr> <tr> <td>歩道区分割方法</td> <td>なし</td> <td>B'リ化状況</td> <td>-</td> <td colspan="2">DID地区</td> </tr> </table>					踏切種別	第1種	位置	歩道部(起点寄)	車道	歩道部(終点寄)	踏切長(m)	27	左道路	2.5	6.0	2.5	幅断本数(本)	5	踏切道	0.0	10.8	0.0	交差角(度)	78	右道路	2.5	6.0	2.5	道路線形	左道路 直線	種類	有無等	距離(m)		交通規制	交通規制なし	歩行者	両方共なし	-		事前進入防護標等	設置していない	B'リ化	両方共なし (200m以内)	-		歩道区分割方法	なし	B'リ化状況	-	DID地区	
踏切種別	第1種	位置	歩道部(起点寄)	車道	歩道部(終点寄)																																																				
踏切長(m)	27	左道路	2.5	6.0	2.5																																																				
幅断本数(本)	5	踏切道	0.0	10.8	0.0																																																				
交差角(度)	78	右道路	2.5	6.0	2.5																																																				
道路線形	左道路 直線	種類	有無等	距離(m)																																																					
交通規制	交通規制なし	歩行者	両方共なし	-																																																					
事前進入防護標等	設置していない	B'リ化	両方共なし (200m以内)	-																																																					
歩道区分割方法	なし	B'リ化状況	-	DID地区																																																					
<table border="1"> <tr> <th colspan="2">踏切保安設備</th> <th colspan="2">賢い踏切</th> <th colspan="2">踏切支援感知装置(手動)</th> </tr> <tr> <td>高規格保安設備</td> <td>有</td> <td>オーバーハング型警報装置等設置(1-2-1)</td> <td>有</td> <td>高規格等の事故防止対策設備</td> <td>有</td> </tr> </table>					踏切保安設備		賢い踏切		踏切支援感知装置(手動)		高規格保安設備	有	オーバーハング型警報装置等設置(1-2-1)	有	高規格等の事故防止対策設備	有	<table border="1"> <tr> <th colspan="2">基準算定データ (R元年データ)</th> <th colspan="2">ピーク時遮断時間(分)</th> <th colspan="2">42</th> <th colspan="2">前後歩道との幅員(m)</th> <th colspan="2">-2.5</th> </tr> <tr> <td>A. 踏切自動車交通遮断量(台・時)</td> <td>27,531</td> <td colspan="2">AとBの和</td> <td colspan="2">49,420</td> <td>踏切内の事故発生状況</td> <td>踏切事故</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>B. 踏切歩行者等交通遮断量(人・時)</td> <td>21,889</td> <td>近路交通量(台/日)</td> <td>2,518</td> <td>歩行者等交通量(人/日)</td> <td>2,001</td> <td>鉄道交通量(本/日)</td> <td>562</td> <td colspan="2">-</td> </tr> </table>					基準算定データ (R元年データ)		ピーク時遮断時間(分)		42		前後歩道との幅員(m)		-2.5		A. 踏切自動車交通遮断量(台・時)	27,531	AとBの和		49,420		踏切内の事故発生状況	踏切事故	0	0	B. 踏切歩行者等交通遮断量(人・時)	21,889	近路交通量(台/日)	2,518	歩行者等交通量(人/日)	2,001	鉄道交通量(本/日)	562	-							
踏切保安設備		賢い踏切		踏切支援感知装置(手動)																																																					
高規格保安設備	有	オーバーハング型警報装置等設置(1-2-1)	有	高規格等の事故防止対策設備	有																																																				
基準算定データ (R元年データ)		ピーク時遮断時間(分)		42		前後歩道との幅員(m)		-2.5																																																	
A. 踏切自動車交通遮断量(台・時)	27,531	AとBの和		49,420		踏切内の事故発生状況	踏切事故	0	0																																																
B. 踏切歩行者等交通遮断量(人・時)	21,889	近路交通量(台/日)	2,518	歩行者等交通量(人/日)	2,001	鉄道交通量(本/日)	562	-																																																	
カルテ踏切の基準 (R元年データ)																																																									
開かずの踏切	自動車1台1台踏切	歩行者1台1台踏切	歩道狭路踏切	通学路要対策踏切	事故多発踏切	移動等円滑化要対策踏切																																																			
〇	-	-	〇	-	-	-																																																			
法指定の状況																																																									
法指定年月日		指定に係る基準 (踏切道改良促進法施行規則)																																																							
R29.1.27 (旧法)		第二条第1号 (開かずの踏切)		第二号第4号 (歩道狭路踏切)																																																					
対策前・完了写真					対策実施の状況																																																				
-					進捗	協議会の設置状況	改良計画書の作成年度	事業化年度	工事着手年度																																																
-					事業中	〇	H30	H30	R2																																																
対策内容																																																									
・単独立体交差化 (H30-)																																																									
事業完了年度					対策の効果等																																																				
除却年度																																																									

更新日

所在地・管理者等

位置図・状況写真

踏切の諸元・構造等

カルテ基準や法指定基準に係るデータ

カルテ基準

法指定の状況

対策の実施状況等

年に1度、下記の情報等を更新
 ・協議会の設置状況
 ・対策内容
 ・対策の効果 (評価結果)

緊急に対策の検討が必要な踏切(カルテ踏切)

(単位：箇所)

	H28.6 公表		解消	対策 完了	交通量 変化等		新規 追加		今回 公表	未指定	検討中 (指定済)	事業中 (指定済)
緊急に対策の検討が必要な踏切 (カルテ踏切)	1,479	-	426	223	203	+	283	=	1,336	905	178	253

カルテ基準	H28.6 公表		解消	対策 完了	交通量 変化等		新規 追加		今回 公表	未指定	検討中 (指定済)	事業中 (指定済)
開かずの踏切	532		117	34	83		124		539	364	87	88
自動車ボトルネック踏切	408		145	31	114		26		289	172	52	65
歩行者ボトルネック踏切	599		134	33	101		62		527	371	62	94
歩道が狭隘な踏切	164	-	73	55	18	+	8	=	99	50	18	31
通学路要対策踏切	159		100	100	0		37		96	34	18	44
事故多発踏切	83		80	45	35		78		81	62	9	10
移動等円滑化要対策踏切	-		-	-	-		170		170	137	14	19

※ カルテ基準別の箇所数は、重複している箇所があるため、各値の和とカルテ踏切の総数は一致しない。

都道府県別箇所数

(単位：箇所)

都道府県	H28.6 公表	解消	新規 追加	R3.10 公表	未指定
北海道	5	3	1	3	0
青森県	5	5	0	0	0
岩手県	7	5	2	4	2
宮城県	7	5	0	2	1
秋田県	3	3	0	0	0
山形県	2	1	2	3	2
福島県	5	3	1	3	1
茨城県	8	3	3	8	7
栃木県	12	7	7	12	7
群馬県	8	8	2	2	2
埼玉県	130	41	21	110	82
千葉県	77	21	13	69	55
東京都	375	32	58	401	283
神奈川県	155	50	33	138	94
山梨県	1	1	0	0	0
長野県	13	2	3	14	10

都道府県	H28.6 公表	解消	新規 追加	R3.10 公表	未指定
新潟県	13	6	1	8	3
富山県	15	9	4	10	5
石川県	8	7	0	1	0
岐阜県	19	5	2	16	8
静岡県	10	2	4	12	7
愛知県	89	29	10	70	23
三重県	20	13	8	15	9
福井県	3	1	1	3	1
滋賀県	10	7	1	4	4
京都府	42	11	22	53	45
大阪府	193	48	23	168	128
兵庫県	90	34	15	71	45
奈良県	30	4	6	32	12
和歌山県	1	1	2	2	2
鳥取県	7	5	0	2	1
島根県	6	3	0	3	1

都道府県	H28.6 公表	解消	新規 追加	R3.10 公表	未指定
岡山県	7	4	0	3	2
広島県	22	15	10	17	11
山口県	12	4	0	8	4
徳島県	3	2	0	1	0
香川県	5	2	2	5	4
愛媛県	4	0	1	5	4
高知県	2	1	0	1	1
福岡県	39	11	18	46	30
佐賀県	1	0	0	1	0
長崎県	4	4	2	2	2
熊本県	1	0	4	5	4
大分県	0	0	0	0	0
宮崎県	4	4	0	0	0
鹿児島県	6	4	1	3	3
沖縄県	0	0	0	0	0
合計	1,479	426	283	1,336	905

踏切道指定基準とカルテ踏切について

踏切道指定基準(施行規則第二条)

1号:自動車ボトルネック踏切

- ・踏切自動車交通遮断量が5万/日以上

2号:歩行者ボトルネック踏切

- ・自動車交通遮断量と歩行者等交通遮断量の和が5万/日以上かつ歩行者等交通遮断量が2万/日以上

3号:開かずの踏切

- ・ピーク時遮断時間40分/時以上

4号、5号:歩道狭隘踏切

- ・前後道路に比べ歩道が狭い、もしくは前後道路に歩道があるのに歩道がない踏切のうち、「踏切道に接続する道路の車道の幅員が5.5m以上のもの」で「前後道路の歩道と比べて歩道の幅員が1.0m以上狭い」などに該当

6号:踏切遮断機が設置されていないもの

7号:踏切支障報知装置が設置されていないもの

8号:事故多発踏切

- ・直近の5年間に於いて2回以上の踏切事故が発生

9号:通学路要対策踏切

- ・通学路に該当し、通学児童等の通行の安全確保が特に必要なもの

10号:高齢者等対策踏切

- ・付近に福祉施設等があり、高齢者又は障害者の通行の安全確保が特に必要なもの

11号:移動等円滑化要対策踏切

- ・鉄道と特定道路とが交差している場合におけるものであって移動等円滑化の促進の必要性が特に高いと認められるもの

12号:地域課題踏切

- ・踏切道における交通量、事故の発生状況、その他地域の事情等を考慮して、事故防止又は交通円滑化の必要性が特に高いもの

カルテ踏切

○自動車ボトルネック踏切

○歩行者ボトルネック踏切

○開かずの踏切

○歩道狭隘踏切

○事故多発踏切

- ・H21~H30の10年間で、最後に事故が発生してから遡り5年間に於いて2回以上の事故が発生した踏切

○通学路要対策踏切

- ・通学路であるものであって通学路交通安全プログラムに位置づけられ、通学児童等の通行の安全確保が特に必要なもの

○移動円滑化要対策踏切

(特定道路※: 高齢者、障害者等の移動の円滑化の促進に関する法律に規定)

近畿地方整備局における踏切対策の推進について

○法指定踏切、緊急に対策の検討が必要な踏切(カルテ踏切)等について、ホームページにて情報発信

法指定踏切について

国土交通省では、踏切道改良促進法に基づき、交通事故の防止及び交通の円滑化に寄与することを目的に踏切道対策を推進しております。

開かずの踏切などの緊急に対策の検討が必要な踏切(カルテ踏切)や地域で課題があると認識している踏切などについて、令和3年度に改良すべき踏切道として、全国156箇所(R3.4:93箇所、R4.1:63箇所)の指定を行いました。

これらの箇所においては、法の規定に基づき、立体交差化や拡幅等の対策に加え、周辺迂回路の整備などの面的・総合的対策や踏切道のバリアフリー化など、地域の実情に応じた幅広い踏切道対策が検討・実施されることとなります。近畿管内では、53箇所(福井県1箇所、滋賀県11箇所、京都府5箇所、大阪府7箇所、兵庫県22箇所、奈良県3箇所、和歌山県4箇所)が「法指定踏切」となっています。

R4.1末時点
(箇所)

都道府県		R3.4.13 法指定	R4.1.21 法指定
福井県	1		1
滋賀県	11		11
京都府	5	1	4
大阪府	7	5	2
兵庫県	22	11	11
奈良県	3		3
和歌山県	4	4	

R4.1末時点
(箇所)

都道府県		対策完了	事業中	検討中
福井県	1			1
滋賀県	11			11
京都府	5		1	4
大阪府	7		2	5
兵庫県	22	2	1	19
奈良県	3			3
和歌山県	4			4

○法指定踏切の一覧と各カルテの閲覧はこちら [PDF](#)

○法指定踏切カルテ一括ダウンロードはこちら [PDF](#)

(踏切道安全通行カルテと地域課題踏切カルテ)

緊急に対策の検討が必要な踏切(カルテ踏切)について

踏切の交通量、事故発生状況等の客観的データに基づき、開かずの踏切などの緊急に対策の検討が必要な踏切(カルテ踏切)として、全国1,336箇所を抽出しました。(令和3年9月末現在)。

近畿管内では、333箇所(福井県3箇所、滋賀県4箇所、京都府53箇所、大阪府168箇所、兵庫県71箇所、奈良県32箇所、和歌山県2箇所)が「カルテ踏切」となっています。

R3.9末時点
(箇所)

都道府県	開かずの踏切	迂回多 ボトムアップ型	歩行者 ボトムアップ型	歩道狭幅型	道幅狭型	車道多発型	踏切道内歩道 狭幅型
福井県	3					2	1
滋賀県	4		1	1		2	
京都府	53	2	9	29	1	9	4
大阪府	168	81	28	89	4	3	12
兵庫県	71	39	18	25	5	1	7
奈良県	32	3	18	6		4	1
和歌山県	2						1

※ カルテ基準での踏切数は、重複している箇所があるため、総数の記とカルテ踏切の総数は一致しない。

R4.1末時点
(箇所)

都道府県		指定済			未指定
		対策完了	事業中	検討中	
福井県	3		1	1	1
滋賀県	4				2
京都府	53		7	4	42
大阪府	168		35	7	126
兵庫県	71		14	14	43
奈良県	32		7	13	12
和歌山県	2				2

○カルテ踏切の一覧と各カルテの閲覧はこちら [PDF](#)

(踏切道安全通行カルテ)

踏切道安全通行カルテについて

緊急に対策の検討が必要な踏切(カルテ踏切)については、全国の鉄道事業者と道路管理者が連携により、踏切道の諸元や対策状況等をまとめた「踏切道安全通行カルテ」を作成し、定期的に更新することで、進捗状況や取組の成果等の「見える化」を進めるとしました。また、令和3年4月に新たに指定された踏切道についても「地域課題踏切カルテ」として追加作成し、併せて「見える化」を進めます。

○近畿地方整備局管内「踏切道安全通行カルテ」の一括ダウンロードはこちら [PDF](#)

第4種踏切

【参考】第4種踏切、勝手踏切

国鉄施第120号
令和3年10月19日

各地方運輸局 鉄道部長 殿

鉄道局 施設課長

地方踏切道改良協議会及び踏切道改良協議会合同会議について

「地方踏切道改良協議会の設置及び運営について」（令和3年10月19日付け国都街第61号・国道政第59号・国鉄施第112号）において、地方踏切道改良協議会及び踏切道改良協議会合同会議の設置及び運営に関するガイドライン（以下、「ガイドライン」という。）を通知したところであるが、その取り扱いについて、下記の事項に留意の上、踏切道に係る円滑な議論が行われるよう取り計らわれたい。

記

1. 地方踏切道改良協議会及び踏切道改良協議会合同会議における協議事項等
地方踏切道改良協議会又は踏切道改良協議会合同会議における協議事項については、ガイドラインにおけるそれぞれの要綱（案）に定めているところであるが、以下の事項については、社会的関心が高く、関係者間における協議等が重要であることから、積極的に協議等が行われるよう取り扱われたい。

- ・第4種踏切道（道路法（昭和27年法律第180号）による道路以外の道路上にある踏切道を含む。）の統廃合の促進及び保安度向上対策
- ・いわゆる勝手踏切等の踏切道に類する踏切の安全対策
- ・いわゆるななめ踏切（鉄道と道路の交差角が小さい踏切）の安全対策

以上



【第4種踏切】



【勝手踏切】